Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1183

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de uitspraak van de Raad van State over de overweg Laantje van Alverna* (ingezonden 6 januari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 18 januari 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State aangaande de overweg Laantje van Alverna[1] en de berichten «Overweg Heemstede moet weer open!»[2] en «Nu snel om tafel over overweg Laantje Alverna»?[3]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Herinnert u zich het antwoord op eerdere vragen over de uitspraak van de rechter over de overweg Laantje van Alverna?[4]

Antwoord 2
Ja.

Vraag 3
Wanneer wordt de overweg bij het Laantje van Alverna weer opengesteld?

Antwoord 3
De gemeente, ProRail, de omwonenden, Wandelnet en de Fietsersbond hebben gezamenlijk vastgesteld dat de overweg bij het Laantje van Alverna in de huidige vorm te onveilig is om open te stellen en daarom afgesproken de overweg tot 1 april 2016 gesloten te houden. In de tussentijd zal ProRail drie alternatieve opties uitwerken voor de onttrekkingsprocedure conform de Wegenwet, te weten, het beveiligen van de overweg en het ongelijkvloers

[1] Uitspraak 201503098/1/A3 (https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=85983&summary_only=)
[2] Wandelnet.nl, 9 december 2015 (http://wandelnet.nl/overweg-heemstede-moet-weer-open)
[3] Haarlems Dagblad, 11 december 2015
[4] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2322

ah-tk-20152016-1183
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

kruisen in de vorm van een tunnel of brug. De gemeente zal in die periode niet handhaven. Uiterlijk eind maart is deze alternatievenstudie gereed. Bij de uiteindelijke keuze wordt een afweging gemaakt tussen het veiligheidsbelang en het recreatieve belang met medeneming van de financiële consequenties. Daarna wordt duidelijk of, en zo ja in welke vorm, de overweg weer zal worden opengesteld.

Vraag 4, 7 en 8
Welke conclusies trekt u uit de uitspraak van de rechter, nu deze is bevestigd door de Raad van State, voor de andere niet actief beveiligde overwegen die volgens ProRail niet openbaar zijn? Deelt u de mening dat veel van deze overwegen op grond van deze uitspraak toch als openbaar moeten worden beschouwd of dat in ieder geval de kans groot is dat de rechter deze openbaar zal verklaren? Bent u bereid deze overwegen, indien zij een (recreatieve) waarde hebben voor wandelaars en fietsers, niet te sluiten, maar te beveiligen zodat de barrièrewerking van spoorwegen niet verder wordt vergroot?
Bent u daarom bereid een inventarisatie te maken van overwegen die op grond van de uitspraak van de rechter, en bevestigd door de Raad van State, als openbaar moeten worden beschouwd, of waar de kans groot van is dat deze als openbaar moeten worden beschouwd? Bent u bereid hierover te rapporteren aan de Kamer inclusief een analyse van de (recreatieve) waarde van deze overwegen voor wandelaars en fietsers?
Klopt het dat ProRail het laatste jaar actief hekken en borden aan het plaatsen is bij niet actief beveiligde overwegen om het gebruik daarvan te verhinderen terwijl in het licht van de uitspraak van de Raad van State de juridische houdbaarheid van deze maatregelen betwist kan worden? Hoeveel kosten zijn er inmiddels gemaakt voor het plaatsen van dergelijke hekken en borden?

Antwoord 4, 7 en 8
De uitspraken van de rechter en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State houden in dat de particuliere overweg bij het Laantje van Alverna door verjaring openbaar is geworden, omdat aannemelijk is gemaakt dat de weg feitelijk heeft opengestaan voor verkeer voor een aaneengesloten periode van 30 jaar en dat de openbaarheid niet is gestuit door middel van bordjes Eigen Weg, Private Weg en dergelijke. Deze uitspraak heeft dan ook specifiek betrekking op de casus van het Laantje van Alverna. ProRail heeft in beeld welke NABO's openbaar en welke particulier zijn. Of een overweg openbaar of particulier is, is niet relevant voor de overweging of en op welke wijze een overweg vanuit de veiligheid bezien aangepakt moet worden, maar uitsluitend voor de daarbij te volgen procedure, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen de belangen van veiligheid en recreatie.
ProRail is zich ervan bewust dat behoud van het particuliere karakter van particuliere overwegen handhaving vereist. Daarom is het project Uniformering Particuliere Overwegen (UPO) uitgevoerd, hetgeen ertoe heeft geleid dat in 2014/2015 door ProRail bij diverse particuliere NABO's hekwerken zijn geplaatst. Daarmee worden situaties, zoals die bij het Laantje van Alverna is ontstaan, in de toekomst voorkomen. Dit project is medio 2015 afgerond. De totale kosten bedroegen ongeveer € 400.000,– exclusief BTW.
In het kader van de nieuwe Omgevingswet wordt op dit moment gewerkt aan afspraken tussen ProRail en andere belanghebbenden (waaronder de recreatieve belangenverenigingen) over belang, behoud en onderhoud van goede recreatieve routestructuren. Daarmee ontstaat er duidelijkheid over bestaande recreatieve routes over overwegen. In het algemeen geldt voor de weggebruiker dat hij – indien hij geen rechthebbende is – een particuliere overweg niet mag passeren.

Vraag 5
Deelt u als opdrachtgever van ProRail de mening dat het onwenselijk is dat ProRail in de toekomst nog overgaat tot het sluiten van niet actief beveiligde overwegen zolang eventuele rechterlijke procedures nog niet volledig zijn doorlopen zoals nu wel gebeurd is bij het Laantje van Alverna?

Antwoord 5
Nee. Als de veiligheid in het geding is, zal ProRail handhaven op basis van artikel 17 van de Spoorwegwet en artikel 4 van Beheerconcessie.

Vraag 6
Deelt u als opdrachtgever van ProRail de mening dat het, mede in het licht van de uitspraak van de Raad van State over de overweg Alverna, gezien de kosten voor ProRail en belanghebbenden en de langdurige onzekerheid onwenselijk is als ProRail in vergelijkbare gevallen voor elke overweg een hele juridische procedure gaat doorlopen over de vraag of een overgang door verjaring openbaar is geworden of niet?

Antwoord 6
ProRail heeft hier een zelfstandige verantwoordelijkheid en heeft vanuit die verantwoordelijkheid het recht om gebruik te maken van juridische (beroeps-)procedures. Ik ga er vanuit dat ProRail per situatie zal beoordelen en afwegen of het starten van een juridische procedure nodig is.

Vraag 9
Klopt het dat de Landelijke Stuurgroep Infrastructurele Barrièrevorming (ANWB, Fietsplatform, NOC*NSF, Fietsersbond, Wandelnet) in 2013 op verzoek van ProRail een quickscan heeft uitgevoerd voor 100 niet actief beveiligde overwegen op basis van de aanwezigheid van recreatieve belangen en heeft geconcludeerd dat het overgrote deel van deze overgangen een recreatief belang kent?

Antwoord 9
Ja dat klopt. Ik heb echter van ProRail vernomen dat zij de conclusies ten aanzien van het recreatief belang niet deelt, vanwege een verschil van inzicht tussen ProRail en de Stuurgroep Infrastructurele Barrièrewerking over de definitie van «recreatief belang» in het kader van de procedure Infrastructurele Barrièrewerking. Zo is ProRail van mening dat een «ommetje met de hond» niet onder recreatief belang valt. Over de procedure Infrastructurele Barrièrewerking bent u geïnformeerd bij brief van 24 oktober 2008 (Kamerstuk 29 893, nr. 76).

Vraag 10
Kunt u aangeven wat indicatief de kosten zijn om al deze overwegen met de technieken die momenteel al elders worden toegepast te beveiligen? Deelt u de mening dat er ook met de voorgestelde innovatieve maatregelen onvoldoende budget beschikbaar is voor het beveiligen van al deze overwegen?

Antwoord 10
Het realiseren van een beveiliging in de vorm van (mini-)Automatische Halve Overwegbomen (AHOB) kost volgens ProRail globaal € 0,5 mln. tot € 1 mln. exclusief BTW per locatie. Daarnaast komen er jaarlijks nog beheer en onderhoudskosten bij. Met het huidige startbudget à € 10 mln inclusief BTW is het dus niet mogelijk om de beveiliging van alle NABO's te bekostigen. Mede daarom heb ik het innovatieve onderdeel in het Programma NABO opgenomen dat als doel heeft te komen tot nieuwe kosteneffectieve oplossingen. Dit proces loopt nog. Dit jaar zal ProRail een marktconsultatie starten, waarna een verdere aanbesteding zal volgen. De kosten van eventuele innovatieve maatregelen zijn daarom nog niet bekend.

Vraag 11
Bent u bereid er bij ProRail op aan te dringen om eerst het plan van aanpak voor niet actief beveiligde overwegen nader uit te werken tot een concreet totaalbeeld voor de toekomst van al deze overwegen en tot die tijd geen onomkeerbare besluiten of maatregelen te treffen door het sluiten van overwegen of het belemmeren van de doorgang door middel van borden en/of hekken?

Antwoord 11
Dit is niet aan de orde. Zoals in de brieven aan uw Kamer d.d. 10 juni 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 190) en 8 december 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 201) is gemeld, werk ik reeds samen met ProRail aan de verdere invulling en uitvoering van het Programma NABO. Zie verder ook mijn beantwoording van vragen 4, 7 en 8.